

Selv om Galileo-programmet for satellitbaserede navigationstjenester ikke hovedsageligt er beregnet på telekommunikationsapplikationer, vil det medføre en række fordele for telesektoren, navnlig ved at bidrage til en mere effektiv transmission via bredbåndssystemer. Herudover kan Galileos modtagere bruges som platforme for en række fremtidige applikationer, f.eks. til mobiltelefoner med navigationsprogram eller positionsbestemmelse (f.eks. i køretøjer) i forbindelse med opkald til det fælles EU-alarmsnummer 112.

(¹) <http://www.guadalinfo.net/>.

(2004/C 84 E/0179)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-4061/03
af Alexandros Alavanos (GUE/NGL) til Kommissionen

(13. januar 2004)

Om: Støj fra fly i Eleftherios Venizelos-lufthavnen

Den støj, der forårsages af fly ved start og landing i Athens internationale lufthavn, Eleftherios Venizelos-lufthavnen, skaber alvorlige gener for de 400 000 indbyggere i området.

Bystyret i Vari kommune har enstemmigt med synspunkter, der deles af ombudsmanden, beskyldt de ansvarlige instanser (den civile luftfartsmyndighed og lufthavnens administration) for at tillade fly at overflyve tæt beboede områder for at spare en smule tid og brændstof i stedet for at dreje ind over havet, hvilket er 5-10 km længere, til trods for henstillinger om det modsatte fra nogle kompetente luftfartsorganisationer. Beskyldningerne går desuden på, at lufthavnen fungerer hele natten igennem, og at larmende luftfartøjer ofte får tilladelse til at overflyve området, hvilket er en overtrædelse af direktiv 2002/30/EF (¹).

Hvilke foranstaltninger vil der kunne træffes med henblik på:

1. at vælge de passende grundlæggende procedurer for landing og start, mindske den dermed forbundne støj samt bestemme de luftkorridorer, der vil mindske generne ved overflyvningerne mest muligt?
2. på grundlag af princippet om, at forureneren betaler, tage støjovervågningssystemer i brug fra kontroltårnet for at pålægge de flyselskaber, der beflyver lufthavnen med de støjende fly, bøder?
3. at begrænse antallet af natflyvninger til det absolutte minimum, som man har gjort det i adskillige store lufthavne i Europa?

(¹) EFT L 85 af 28.3.2002, s. 40.

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(17. februar 2004)

Direktiv 2002/30/EF (¹) indeholder ingen bestemmelser om tærskelværdier for støjemissioner fra overflyvninger.

Direktivet har til formål at fastlægge de betingelser og procedurer, der skal være opfyldte for at indføre driftsrestriktioner på støjområdet.

Direktivets anvendelsesområde er fastsættelse af regler for udfasning af de mest støjende fly, der henhører under kapitel 3 i bilag 16 til konventionen om international civil luftfart såvel som indførelse af delvise driftsrestriktioner, der begrænser anvendelsen af civile subsoniske fly alt efter det pågældende tidspunkt.

Direktivet indfører en referenceramme, der skal overholdes ved indførelse af driftsrestriktioner, men det udstikker på ingen måde normer for flyenes støjemissioner.

Kommissionen mener, at flyvebanerne til landing og start skal fastlægges under hensyntagen til hver lufthavns lokale forhold. Med dette for øje og i betragtning af de meget forskellige forhold omkring lufthavnene er det angivet, at afgørelser på dette område skal træffes på lokalt/nationalt plan.

I lyset af svaret på det foregående spørgsmål er det således op til de lokale/nationale myndigheder at fastsætte det optimale antal og placeringen af apparaterne til måling af støjemissioner.

Som anført i de første afsnit af dette svar har medlemsstaterne med direktiv 2002/30/EF det nødvendige værktøj til, hvis de skulle beslutte det, at indføre restriktioner for antallet af natteflyvninger, hvis et minimum af fælles regler overholdes.

Eftersom situationen med hensyn til overbelastning på grund af støjemissioner varierer fra den ene lufthavn til den anden, skal der tages hensyn til antallet af personer, der rent faktisk generes af støjen, og til resultaterne af en analyse af omkostninger og fordele for at vurdere en sådan foranstaltnings økonomiske og samfundsmæssige følger.

Europæisk lovgivning vil fremover generelt muliggøre, at støjproblemer omkring lufthavne behandles i rammebestemmelser i henhold til direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj⁽²⁾. I henhold til dette direktiv skal de kompetente myndigheder i medlemsstaterne udarbejde støjkort for områderne omkring større lufthavne⁽³⁾ (senest den 30. juni 2007) for at oplyse offentligheden om udsættelsen for støj og virkningerne heraf og udarbejde handlingsplaner (senest den 18. juli 2008) for om nødvendigt at reducere støjen og opretholde støjmiljøets kvalitet, når denne er tilfredsstillende.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj, EFT L 189 af 18.7.2002.

⁽³⁾ Civile lufthavne med mere end 50 000 operationer om året (en operation er en start eller en landing), dog ikke medregnet træningsoperationer med små fly.

(2004/C 84 E/0180)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-4067/03

af Alexander de Roo (Verts/ALE) til Kommissionen

(14. januar 2004)

Om: Samfinansiering af Júcar-Vinalopó-vandledningen og miljøet

Kommissionen godkendte endeligt samfinansieringen af omledningen af Júcar-Vinalopó den 18. december 2003. De spanske myndigheder skal opfylde følgende betingelser for at opnå bevillingerne: udarbejdelse af undersøgelser for at kortlægge miljøet i Júcar-floden, inden der omledes vand til Vinalopó, kortlægning af miljøet i vådområderne ved kysten, f.eks. Albufera, garanti for, at vandet fra den valencianske flod ikke blandes med vand fra Ebro, ligesom dette ikke må anvendes til at kompensere for en eventuel vandmangel, som kan skyldes omledningen til Alicante, samt overholdelse af vandrammedirektivet (herunder fuldstændig indregning af omkostningerne ved fastsættelsen af prisen for vandet).

Statssekretæren med ansvar for vandforsyning, Pascual Fernández, udtalte samme dag i Zaragoza (se Heraldo de Aragón af 18. december 2003), at det eneste, som ikke var tilladt, var »at anvende omledningen af Júcar-Vinalopó til at tilføre vand til Ebro«, at der under alle omstændigheder »i Júcars bækken er mange andre vandløb, og at kun selve Júcar og ikke bækkenet som sådan omtales i dokumentet«.

Repræsentanten for det spanske miljøministerium undlod at oplyse, hvorvidt der er planer om at omlede vand til Júcar, idet han henviste til artikel 17 i den nationale plan om vandforsyning, hvor vandmængden